Comisión de Presupuestos
Carpetas Nos. 3489 y 3624 de 2003

Versión Taquigráfica N° 2356 de 2004

CONTRATOS DE VEHÍCULOS CON CHOFER

Se autoriza a la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas su renovación en las circunstancias que se determinan
Carpeta Nº 3489 de 2003

SERVICIOS DE VEHÍCULOS CON CHOFER

Se autoriza a la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas su contratación en los plazos y condiciones que se determinan
Carpeta Nº 3624 de 2003

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 24 de marzo de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Adolfo Pedro Sande.

MIEMBROS: Señores Representantes Washington Abdala, Brum Canet y Ruben H. Díaz.

ASISTE: Señor Representante Eduardo Chiesa Bordahandy.

INVITADOS: Por la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE), señor Jaime Pienica, Vicepresidente; doctor Juan Gabito Zóboli, Vocal; ingeniero Carlos Milans, Director Distribución y Comercial; y doctora María del Carmen Romero, Sub Gerente Asuntos Comerciales - Jurídica.

SEÑOR PRESIDENTE (Sande).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Nuestra intención es escuchar lo que el señor Diputado Chiesa Bordahandy pueda informar acerca del proyecto que presentó, porque pretendemos darle media sanción en el mes de abril a efectos de proteger a quienes están trabajando en UTE; de lo contrario, es probable que a mediados de mes llamen a licitación.

SEÑOR CHIESA BORDAHANDY.- Agradezco a la Comisión que me haya recibido.

Ya en diciembre existía urgencia por tratar este tema, porque se decía que el 31 de ese mes llamarían a licitación para contratar nuevos vehículos. En la exposición de motivos se explica que había un régimen anterior que en reiteradas oportunidades fue observado por el Tribunal de Cuentas; por ello, se elaboró un

reglamento para la contratación de vehículos. Este reglamento fue aprobado por el Poder Ejecutivo y por el Tribunal de Cuentas y debería haber sido puesto en práctica a fines de diciembre, pero hasta ahora ha habido prórrogas.

El proyecto de ley que presentamos fue motivado por muchos de los actuales prestadores de servicios, a quienes comúnmente se les llama fleteros. Esta gente estaba inquieta por el futuro de su fuente de trabajo, porque la mayoría supera los 40 o 50 años de edad y en aquel momento la tasa de desocupación era preocupante. Si bien en el nuevo régimen se establece que los actuales fleteros tienen determinado puntaje que se tomará en cuenta en el momento de decidir, de todos modos esto constituye una preocupación para muchos de ellos, que hace por lo menos cinco años que están prestando servicios; tengo entendido que desde el 2000 no ha habido nuevas contrataciones.

Lo que tratamos de hacer a través de esta propuesta es autorizar a UTE a contratar directamente a aquellos que ya venían prestando el servicio de vehículos con chofer. En definitiva, se trata de dar seguridad laboral a los actuales fleteros de UTE. Por supuesto, la excepción vale solo para estos fleteros; si UTE debe contratar nuevos servicios debe hacerlo de acuerdo con el nuevo régimen de contratación autorizado por el Poder Ejecutivo.

Aunque no figura en el proyecto, es claro que los fleteros que prestan servicios en UTE deben cumplir con determinados requisitos que siempre se han exigido. Al respecto, en el artículo 3º de otro proyecto de ley se establece: "Los vehículos comprendidos en el artículo 1º deberán reunir las condiciones técnicas descritas en el reglamento general para la prestación del servicio de vehículos con chofer, vigentes a la fecha".

Evidentemente, eso ya está establecido en el régimen de contrataciones de los vehículos, es decir, deben tener determinadas seguridades, por ejemplo una antigüedad de hasta diez años, etcétera. En definitiva, no es excepcional ese tipo de cosas; es el régimen que debe estar establecido. Solo se apunta a dar seguridad a los fletes con choferes en cuanto a la fuente de trabajo; de eso se trata: de una fuente de trabajo.

En resumen, queremos dar seguridad de trabajo a esta gente mediante esta propuesta.

En diciembre recibimos una inquietud de parte de ellos e imagino que habrán solicitado una entrevista, aunque no sé si vinieron a este ámbito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ellos asistieron a la Comisión de Legislación del Trabajo; tengo la versión taquigráfica correspondiente y la voy a hacer repartir.

SEÑOR CHIESA BORDAHANDY.- Los fleteros deben haber recorrido varios despachos de Diputados. Nosotros los recibimos con todo gusto y ante su solicitud elaboramos esta propuesta.

SEÑOR CANET.- Creo que la exposición ha sido clara y, naturalmente, vamos a estudiar esta propuesta y a escuchar al Directorio de UTE.

En lo personal, quiero expresar mi agradecimiento al señor Diputado por la ilustración que nos ha brindado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una consulta. En el artículo 1º del proyecto se establece: "Autorízase a la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas (UTE) a contratar directamente hasta el 31 de diciembre de 2005 servicios de vehículos con chofer". ¿Por qué se estableció esa fecha en forma expresa?

SEÑOR CHIESA BORDAHANDY.- Entendíamos que era una forma de dar seguridad por casi dos años a los que hoy están prestando ese servicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Pero es necesario que la normativa lo establezca en forma definitiva, teniendo las antigüedades naturales de los vehículos y el consentimiento como buenos funcionarios de UTE? Hago esta pregunta porque, en definitiva, es una limitante para las familias que viven de eso.

SEÑOR CHIESA BORDAHANDY.- Eso lo entiendo, pero a veces si uno pretende demasiado no logra el objetivo principal. Entonces, con el propósito de dar tranquilidad a quienes prestan este servicio de vehículos con chofer y para no ir en contra de lo que ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo y por el Tribunal de Cuentas, buscamos ese camino del medio -como yo digo-, por un lado, dando tranquilidad a la persona que tiene su vehículo contratado, asegurándole trabajo durante un par de años -por supuesto que sabe que en determinada fecha terminará la contratación, pero una cosa es saber que tiene dos años y otra muy distinta si se trata de un mes- y, por el otro, tomando en cuenta que es razonable la propuesta del Poder Ejecutivo en cuanto a que haya un llamado de licitación abierta. Entonces, buscamos un equilibrio entre las dos partes. De cualquier manera, si la Comisión entiende que está de más establecer la fecha del 31 de diciembre de 2005, se podría sacar; fue una propuesta en la búsqueda del equilibrio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia y la exposición del señor Diputado Chiesa Bordahandy.

SEÑOR CHIESA BORDAHANDY.- Agradezco que la Comisión me haya recibido para escuchar mi planteamiento.

(Ingresan a Sala autoridades de la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Presupuestos da la bienvenida a los representantes del Directorio de UTE, su Vicepresidente, señor Jaime Pienica, al vocal, doctor Juan Gabito Zóboli, al director de Distribución y Comercial, ingeniero Carlos Milans, y a la subgerente de Asuntos Comerciales de la Oficina Jurídica, doctora María del Carmen Romero.

Los hemos molestado porque esta Comisión está considerando dos proyectos de ley que tienen que ver con los contratos de vehículos con chofer. Me consta que ese tema desde hace mucho ha estado en el tapete en UTE y se ha ido dilatando en el tiempo, lo que ha provocado un nerviosismo bastante importante a nivel de las familias de los 250 contratados que tiene el Ente probablemente desde los años setenta y ochenta. Anteriormente eran más, pero todavía quedan 250 contratados que están nerviosos, que han provocado que se presenten estos dos proyectos de ley, que creo que el Directorio de UTE ha recibido. Nos gustaría conocer su opinión al respecto porque tenemos la intención de elevar a Sala un proyecto unificado en el mes de abril.

SEÑOR PIENICA.- Como bien decía el señor Presidente, hace ya quince años que estos fleteros están instalados en UTE. Actualmente, hay 248, de los cuales 232 están abocados a la tarea de Distribución y Comercial; el Gerente de esta área está presente y podrá transmitirnos cuál es su tarea y funcionamiento.

Hemos venido llevando a cabo distintas etapas para dar cumplimiento a un decreto que nos estaba pidiendo una regularización del sistema de los fleteros. Es así que el 24 de abril de 2003 se aprueba una propuesta con el objeto de regular la asignación del puntaje del sorteo calificado, la selección de contratistas, el procedimiento especial para la contratación de servicio de vehículos con chofer y el registro de proveedores del citado servicio.

El 18 de junio de 2003 se aprueban las condiciones del llamado para la contratación del servicio de vehículos con chofer, el registro de proveedores de ese servicio y la reglamentación para la prestación del servicio de esos vehículos.

Recientemente, el 11 de marzo, mediante la resolución 04526 se dispuso la realización de un nuevo llamado a interesados para inscribirse en el registro de proveedores del servicio de vehículos con chofer para cada repartición de la Administración. Mañana tendremos que resolver sobre una nueva contratación de fleteros, ya que los actuales contratos vencen el 31 de marzo. Este tipo de contrataciones se ha venido manteniendo en virtud de que es requerida por los servicios.

Ese ha sido el proceso. Nos consta que hoy los fleteros están muy preocupados por la situación de incertidumbre que viven.

Con respecto a los dos proyectos presentados estamos a la espera de la decisión del Parlamento en torno a este asunto.

Personalmente, puedo decir que aunque el Directorio no ha resuelto ni ha manejado la posibilidad de tomar posición con respecto a estos dos proyectos, he visto que esta iniciativa que firma el señor Diputado Chiesa Bordahandy contempla la situación durante un período transitorio, lo que me parece que podría adecuarse a esta circunstancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿La opinión del Directorio es favorable a mantener a los contratados que tiene actualmente o a llamar a licitación abierta y que corran la suerte de cualquier hijo de vecino?

SEÑOR PIENICA.- En el Directorio hay distintas posiciones. Personalmente, sé que muchos de los fleteros han hecho de esto su medio de vida durante muchos años y entiendo que habría que contemplar esa situación, sobre todo porque se les ha venido pidiendo renovación de flota de vehículos y sabemos -porque nos visitan periódicamente- de las dificultades que tienen para enfrentar las deudas que ello implica.

SEÑOR CANET.- Además del número específico de vehículos -si no recuerdo mal hay un total de 248, de los cuales 232 están afectados directamente a Distribución y Comercial- quisiera saber qué otros elementos cuantitativos nos pueden brindar, ya sea relativos a montos destinados a las contrataciones o a cualquier otro aspecto que pueda ilustrar a la Comisión.

SEÑOR PIENICA.- Podríamos hacer un informe al respecto y hacérselos llegar, a fin de ser más exactos.

SEÑOR GABITO ZÓBOLI.- Para complementar lo que decía el señor Vicepresidente quiero subrayar -creo que quedó claro, pero quiero remarcarlo- que en lo que va de esta Administración, con el Directorio integrado por quienes hoy ocupamos los cargos, no se ha contratado a ningún nuevo fletero. Sí se han renovado los contratos de personas que ya trabajaban anteriormente. ¿Por qué razón? Por un lado, porque esos servicios son necesarios desde el punto de vista del funcionamiento de la empresa, como luego explicará el ingeniero Milans y, por otro porque ha llevado bastante tiempo ajustar el nuevo procedimiento en la medida en que se pretende compatibilizar la necesidad de renovar los prestatarios de esos servicios y de contemplar los derechos de quienes los venían cumpliendo a satisfacción. Todo eso surge de una resolución del Poder Ejecutivo que nos regula en esta materia y que nos mandata a efectuar lo que se llama un sorteo calificado. Pero "sorteo calificado" es una expresión que puede interpretarse de muchas maneras. Eso ha motivado que hagamos consultas al Poder Ejecutivo y al Tribunal de Cuentas, lo que ha llevado su tiempo. Finalmente, todos hemos concordado en un procedimiento que toma en consideración, por un lado, la antigüedad y el buen concepto que haya merecido el desempeño de los fleteros, otorgándoles determinado puntaje, y por otro, las características y antigüedad -por llamarlo así- o modelo más nuevo del vehículo de quien se quiera presentar.

De modo que haciendo referencia a una expresión del Presidente, no es necesariamente cierto que si se pasa a aplicar el procedimiento que hemos aprobado todos los viejos fleteros no sean recontratados automáticamente ni que todos vayan a quedar en la calle -entre comillas-, sino que dependerá del tipo de vehículo que ofrezcan, de su antigüedad y del juicio que tengamos de ellos como concesionarios de estos servicios, así como de las características y tipo de vehículos que ofrezcan las personas que por primera vez se postulen para ser contratadas. Nosotros entendíamos que habíamos llegado a un balance razonable entre esos dos puntos equidistantes. Como explicó el Vicepresidente, estamos en ese proceso, pero si el Parlamento legisla en esa materia, lógicamente, estaremos a lo que la ley mande. Hay un problema de juridicidad referido a lo que puede ser la autonomía del Ente, que podrá explicar mejor la doctora Romero. Eso lo apreciará el Parlamento antes que nadie a la hora de expedirse.

Es cuanto quería decir.

SEÑORA ROMERO.- Estuvimos haciendo el análisis del articulado de ambos proyectos de ley. Antes de referirme a eso quiero complementar los conceptos vertidos por el doctor Gabito Zóboli.

En realidad, ese procedimiento aprobado por el Poder Ejecutivo y el Tribunal de Cuentas lo observamos como transparente, la selección de los fleteros no va a merecer observación del Tribunal de Cuentas, evita el uso reiterado del literal i) del artículo 33 del TOCAF como hasta el presente, abre la competencia, permite la presentación de nuevos interesados en prestar el servicio y exige vehículos modernos, aunque no obliga a que sean cero kilómetro. Desde el punto de vista de UTE, se busca mejorar la calidad de servicio a la población, máxime ahora que entraron en vigencia las estrictas normas de calidad del servicio de la URSEA, que nos penaliza si no cumplimos con determinados tiempos de respuesta al cliente.

Entendemos que ambos proyectos, aunque con matices, violan la autonomía del Ente, en primer lugar, porque nos indican qué antigüedad debemos respetar: más de diez años. Como bien decía el doctor Gabito Zóboli en el procedimiento de compras, en las bases del llamado, se ha hecho un cuadro que permite valorar la antigüedad de los vehículos y de los contratos con UTE, otorgando puntajes diferenciados según la antigüedad del vehículo y la cantidad de años en los que se ha prestado el servicio, haciendo el corte en cinco o más años. El proyecto de ley nos obliga a seguir avanzando en esa escala y a premiar a quien llegó al décimo o al undécimo año. De la otra manera, hacíamos un corte en cinco o más años, lo que nos indicaba la antigüedad que debíamos respetar.

En el artículo 1º de ambos proyectos se utiliza la palabra "autorización". Realmente, no están innovando porque UTE ya está facultada para contratar o para renovar contratos de acuerdo con su Carta Orgánica y con las normas del TOCAF.

Con respecto al artículo 3º del proyecto presentado por el señor Diputado Chiesa Bordahandy en el que se menciona al Tribunal de Cuentas, quiero hacer notar que la intervención de ese órgano es preventiva de legalidad. Por lo tanto, prácticamente no le interesa lo que pasa luego con las altas y bajas de los contratos de los fleteros.

También quiero hacer algunos breves comentarios sobre la exposición de motivos, porque hay algunas apreciaciones que no son totalmente ciertas, sino que depende de cómo se observen las cosas. Pienso que hay algunas consideraciones que nos son totalmente exactas con relación al procedimiento que se está tratando de instrumentar. Como les decía, en UTE sí se otorga el puntaje a los fleteros de acuerdo con la antigüedad, pero el corte se hace en cinco o más años y no se exige vehículos cero kilómetro.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Dónde podemos encontrar todo eso?

SEÑORA ROMERO.- Aparece en un librito que me facilitó la gente de abastecimientos. Podemos proporcionarle un ejemplar. Aquí figura un cuadro que refiere al criterio de asignación del puntaje y aparece una regla que tiene en cuenta la antigüedad del vehículo en años, de 0 a 6 y más, y antecedentes como fletero en UTE, desde 0,1, 2, 3, 4, 5 y más; es una escala. Obviamente, alguien puede preguntar por qué no se hizo el corte en 6 o en 7; son criterios.

SEÑOR GABITO ZÓBOLI.- Ese cuadro que va a explicar la doctora y ese material al que ha referido quedó plasmado en una Resolución del Directorio de UTE, la R031414, de 18 de junio de 2003, que es la que está vigente en este momento y en vías de aplicación.

SEÑORA ROMERO.- Reitero que no se exige vehículo cero kilómetro de acuerdo con lo que dice el cuadro; simplemente, se premia a aquellos que tienen vehículos más nuevos.

Con respecto al comentario en cuanto a que hubo irregularidades en el cobro de las facturas de fletes, quiero hacer una aclaración. No se trata de irregularidades imputables a UTE, de demoras imputables a UTE, porque ha habido de todo tipo: gente que no tiene vigente algún certificado único, gente que tiene trabas de embargo u órdenes judiciales de retención. A veces se demora porque hay solicitudes de cambio de titularidad de contrato de flete.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo hacen ustedes el cambio de titularidad? ¿Hay alguna reglamentación?

SEÑORA ROMERO.- En principio, son intransferibles. Estas contrataciones son precarias y revocables, pero se admite el traspaso a familiares en caso de enfermedad o fallecimiento del titular. Estas situaciones no están previstas en la reglamentación, pero se atienden. Hay veces que el titular fallece, tiene alguna incapacidad o limitación y pide que el servicio pase a estar a nombre de algún hijo o de su esposa. Entonces, hay un período que implica el trámite administrativo para aprobar ese cambio de titularidad que, mientras no está aprobado, no puede facturar ni cobrar. En este caso se trata de una demora que no es imputable a UTE.

En la página 3 de la exposición de motivos, se habla de una dependencia laboral, pero no es así; no son funcionarios. Estamos hablando de contratos precarios y revocables; no hay que confundirlos con estabilidad y dependencia laboral.

Asimismo, se citaba el artículo 185 de la Constitución, que exige determinadas mayorías especiales -esto lo deben dominar los señores Diputados- para limitaciones a las autonomías de los Entes.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En este momento les hacen falta más fleteros?

SEÑOR MILANS.- La cantidad de fleteros de que disponemos actualmente es de 248 -de los cuales 232 están bajo mi mando-, y están distribuidos por todo el país. Este es un elemento importante a considerar dado que la calidad de los vehículos y el mercado que generan es un aspecto a cuidar. Por eso es importante -como bien dijeron los Directores del Ente- que se tenga en cuenta que cualquier ley que se apruebe no solo debe considerar aspectos que tienen que ver con el proveedor del servicio, sino también con la responsabilidad del Ente hacia los clientes. Es decir que un vehículo debería tener una exigencia mínima de control dado que lleva personal, hay accidentes, etcétera; más allá del servicio, también está en juego la vida de quienes viajan dentro del vehículo.

En este momento, tenemos una flota propia muy importante que se complementa con este número de fleteros, sin lo cual este servicio se resentiría. Es decir que hoy no podemos considerar una propuesta que consista en eliminar los fleteros. Con muy buen criterio, el Directorio, a pesar de las observaciones del Tribunal, ha ido manteniendo los contratos porque, de otra forma, yo no podría brindar el servicio. Por lo tanto, frente a la pregunta respectiva, mi respuesta es que actualmente yo necesito este sistema y para mí es vital disponer de fleteros.

Con respecto a los cálculos económicos sobre poner coches contratados, con chofer o sin chofer, mucho se puede decir, y los números fríos podrían tender hacia un lado u otro. Pero cuando uno se enfrenta con la aplicación del servicio, los números se transforman. Quizá es muy cómodo para un profesional tener un auto sin chofer, con el que se maneje a gusto y que resulte más barato, pero cuando que hay que ir a una zona complicada donde el coche tiene que quedar con alguien adentro, es mejor concurrir con un fletero. Se podría decir que fuera un empleado de UTE el que se quedara dentro del vehículo, pero el costo de ese funcionario, seguramente, es más alto que el del fletero, porque tiene un conocimiento de la red y una especialidad que hacen que tenga un sueldo distinto. Es decir que cuando uno analiza este aspecto, el abanico de alternativas varía.

Hoy tenemos un buen balance entre autos propios y contratados; estamos en una buena situación. Si la Unidad Reguladora nos exigiera mayor capacidad de respuesta, tendríamos que disponer de mayor cantidad de personal y, por lo tanto, también de vehículos. No es el caso; nuestros guarismos cierran perfectamente con los niveles de calidad exigidos actualmente por la Unidad Reguladora. Yo diría que la cantidad con que contamos es importante, aunque sí habría que motivar a algunos fleteros para que cambien de vehículo, lo que se podría lograr a través de un contrato que les de cierta estabilidad para que ellos puedan hacer una inversión con tranquilidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo vivo en Canelones y habitualmente veo vehículos Toyota nuevos en muy buen estado pertenecientes a UTE. ¿Ello se debe a que han renovado parte de la flota?

SEÑOR MILANS.- Efectivamente, a través de un sistema de compra de licitación bajo un esquema de "leasing", hemos renovado la flota, después de un análisis muy profundo de la economía de la forma de contratación. Esto nos ha permitido tener vehículos en mejores condiciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del Directorio de UTE, cuya información nos ha servido para ponernos al tanto respecto a este tema antes de adoptar algún tipo de resolución.

Se levanta la reunión.